



Australian Government

Department of Veterans' Affairs

Office of Australian War Graves

อนุสรณ์สถานช่องเขาขาด

ทางรถไฟไทย - พม่า

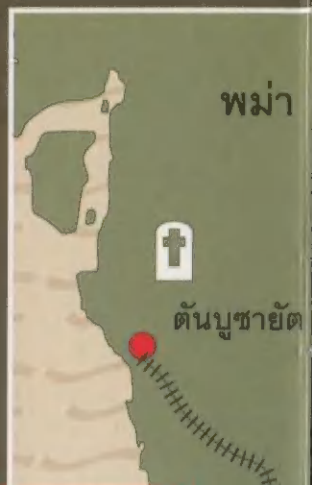


อนุสรณ์สถาน ช่องเขาขาด

สร้างอุทิศให้กับเชลยศึก (POWs) และแรงงานชาวเอเชียที่ได้รับความทุกข์ทรมานอย่างแสนสาหัสและเสียชีวิต ณ ช่องเขาขาดรวมทั้งพื้นที่อื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 พิพิธภัณฑ์เปิดทำการเวลา 9.00 น. และ ปิดเวลา 16.00 น. สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมสามารถค้นหาได้จาก www.dva.gov.au

ทางรถไฟไปยังพม่า

ในเดือนกันยายน 2484 สงครามในเขตแปซิฟิก เริ่มจากการที่ญี่ปุ่นโจมตีเพิร์ล ฮาร์เบอร์ (Pearl Harbour) มลรัฐฮาวายของสหรัฐอเมริกา และการรุกเข้าสู่มาเลเซียในกลางปี 2486 กำลังทหารญี่ปุ่นดำเนินการสู้รบกับทหารอังกฤษในพม่า โดยมีวัตถุประสงค์สุดท้ายคือการรุกไปสู่อินเดีย (India) แต่การตำรงกองรถไฟอยู่ในพม่าได้นั้น ญี่ปุ่นจำเป็นต้องใช้เส้นทางขนส่งกำลังที่ปลอดภัยมากกว่าเส้นทางเดินเรือทางทะเลระหว่างสิงคโปร์ (Singapore) กับร่างกุ้ง (Rangoon) ซึ่งมีควมล่าแหลมต่อสารถูกโจมตี ดังนั้น ญี่ปุ่นจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟซึ่งมีความยาวประมาณ 415 กิโลเมตร ผ่านป่าและภูเขาจากบ้านโป่ง (Ban Pong) ในประเทศไทยไปยังตันบูซายัต (Thanbyuayat) ในประเทศพม่า





ประเทศไทย

ทางรถไฟ ไทย-พม่า พ.ศ.2486



สุสานสงคราม
(สุสานทหารพันธมิตร)



เมือง



เส้นพรมแดน
ระหว่างประเทศ

ด่านเจดีย์สามองค์

จุดเชื่อมทางรถไฟ
16 ตุลาคม 2486
(แก่งคอยท่า)

สะพานหินตก

ช่องเขาขาด



ช่องไถ่



กาญจนบุรี

บ้านโป่ง

กรุงเทพมหานคร

ช่องเขาขาด

สะพาน

เส้นทางเท้าเดิน
ไปยังทางรถไฟ

จุดชมวิวกช่องเขาขาด

5

19

พิพิธภัณฑสถาน
3
1
2
20

4

6

16

17

ลานจอดรถ

ทางเข้า

ทางออก

ระยะทางและเวลา

เวลาโดยประมาณในการเดินที่
แสดงให้เห็นนั้นเป็นเวลาที่จะเห็น
แล้วว่าเหมาะสม

หมายเหตุ

พิพิธภัณฑสถานช่องเขาขาดไม่มี
บริการรถรับส่งที่ถนนหินดก
หากแผนจะต้องเตรียมการเอง
ล่วงหน้า อย่างไรก็ตามใช้จุด
รับส่งที่ถาวรความเป็นไปได้
ในบางเวลานั้น

เวลาโดยประมาณที่
ใช้เดินประกอบการ
ฟังเสียงบรรยาย ณ
แต่ละจุด

จากพิพิธภัณฑสถานไปยังจุดชมวิวก
แคว้นอ้อย (จุดที่ 11) ใช้เวลา 60
นาทีในการเดินทางไป - กลับ

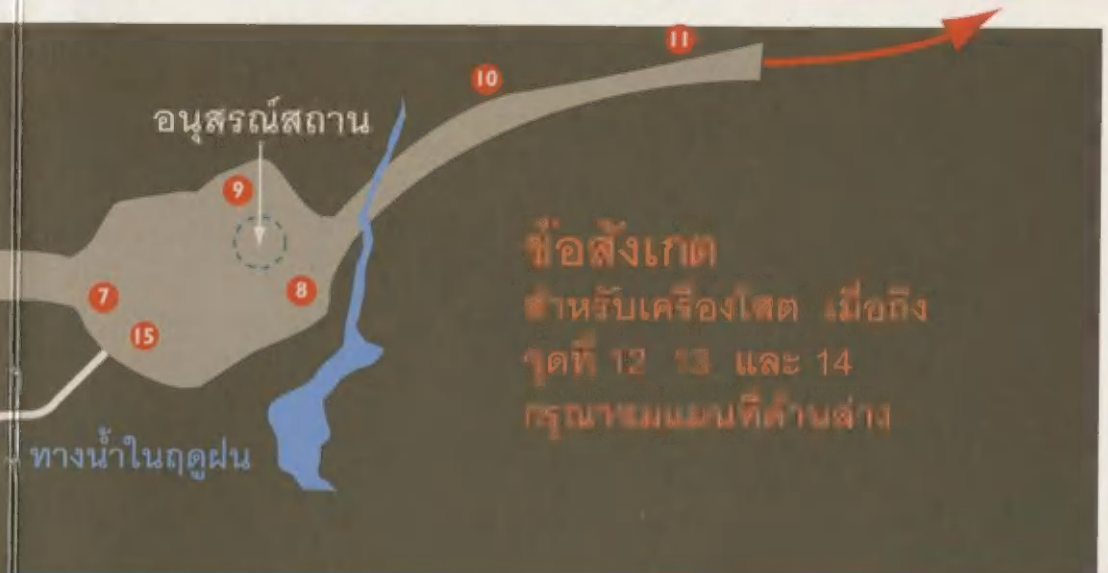
จากพิพิธภัณฑสถานไปยังจุดที่มีการ
ตัดหิน (Compressor cutting)
รวมทุกจุดใช้เวลา 3 ชั่วโมง
ในการเดินทางไป-กลับ

ถ้าท่านไม่เน้นที่การเดินทาง
ก็สามารถที่จะเลือกจุดซึ่งมีม่านเงา
และจุดที่ท่านชอบแล้วเลือก
ฟังเสียงบรรยายมากหรือน้อย
ตามความปรารถนาของท่านได้

เวลาโดยประมาณที่
ใช้เดิน (โดยที่ไม่หยุด
เพื่อฟังเสียงบรรยาย)

สำหรับการเดินทางไป (ไม่รวม
เดินทางกลับ) จากพิพิธภัณฑ
สถานไปยังจุดหินดกใช้เวลา 1 ชั่วโมง
30 นาที

จากพิพิธภัณฑสถานไปยังจุดที่มีการ
ตัดหิน (Compressor cutting)
และกลับมายังจุดขึ้นถนน
ถนนหินดกใช้เวลา 2 ชั่วโมง
30 นาที



การสร้างทางรถไฟ (Building the Railway)

ในการสร้างทางรถไฟสายนี้ ญี่ปุ่นได้รวบรวมแรงงานหลายชาติ ประกอบด้วยแรงงานชาวเอเชีย ประมาณ 250,000 คน และเชลยศึกชาวออสเตรเลีย อังกฤษ ดัตช์ และอเมริกา มากกว่า 60,000 คน การก่อสร้างเริ่มในเขตตอนใต้ของประเทศพม่าเริ่มขึ้นในเดือน ตุลาคม 2485 ขณะเดียวกันก็เริ่มมีการก่อสร้างในประเทศไทย ต่อมาในวันที่ 16 ตุลาคม 2486 รางรถไฟก็เชื่อมมาเชื่อมต่อกันที่หูก แก่งคอยท่า (Konkoita) ในเขตประเทศไทย

เครื่องมือที่ทันสมัยมีใช้งานน้อยมากในการก่อสร้างรางรถไฟครั้งนี้ การขุดดินหรือกะเทาะดินนั้นใช้พลั่ว ชะแลง แล้วขนย้ายดินหรือหิน ด้วยกระบุงหรือกระสอบ รวมทั้งการถมแนวรางรถไฟก็ใช้แรงงานคนเป็นหลัก เครื่องขุดยก หรือปั้นหอยถูกใช้เพื่อตัดหิน เเจาะรู และขุดหลุมเพื่อวางระเบิด สะพานตลอดแนวรางรถไฟสร้างด้วยไม้ที่ตัดจากป่าตามแนวรางรถไฟนั้นแทบทั้งหมด

จากเดือนเมษายน 2486 การก่อสร้างดำเนินการรุดหน้าไปเร็วมาก เนื่องจากฝ่ายญี่ปุ่นต้องการให้การก่อสร้างแล้วเสร็จตามความคาดหมายคือเดือนสิงหาคม ซึ่งถูกกำหนดเป็นเส้นตายของการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ห้วงเวลาดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นที่รู้จักกันในนามของห้วงเวลาแห่งความเร่งด่วน (Speedo) เชลยศึกและคนงานชาวเอเชียถูกกลโงให้ทำงานจน

คำ ที่บริเวณซึ่งทำการตัดช่องเขาชาตินั้น แสงแวบ ๆ จากกองไฟส่องกระทบเรือนร่างที่นอนโซ่ของคนงาน จึงเป็นที่มาของชื่อ "ช่องไฟนรก (Hellfire Pass)" หรือช่องเขาชาต การก่อสร้างที่เร่งรีบก่อปรกกับการระบาดของอหิวาตกโรค ได้คร่าชีวิตของเชลยศึกและคนงานไปหลายพันคน

ในช่วงเดือนธันวาคม 2486 ถึงเดือนสิงหาคม 2488 นั้น ได้มีการขนส่งอุปกรณ์ทางทหารประมาณ 220,000 ตัน ผ่านเส้นทางรถไฟสายนี้ ทั้งๆที่ฝ่ายพันธมิตรได้ใช้การโจมตีทางอากาศต่อเส้นทางรถไฟแต่ญี่ปุ่นก็ยังสามารถดำเนินการขนถ่ายสิ่งอุปกรณ์ตามเส้นทางสายนี้ได้อย่างต่อเนื่อง

ในปัจจุบันระยะทางประมาณ 130 กม. ของรางรถไฟยังใช้การได้จากบ้านหนองปลาตุ๊กถึงสถานีน้ำตก

ความสูญเสียจากการสร้างทางรถไฟ

จากเชลยศึกฝ่ายพันธมิตร 60,000 คน ที่สร้างรางรถไฟ

นั้นเสียชีวิตประมาณร้อยละ 20 หรือประมาณ 12,399 คน และในส่วนของแรงงานพลเรือนประมาณ 70,000 - 90,000 คน ที่สังเวยชีวิตไปกับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ สาเหตุของการเสียชีวิตของเชลยศึกและแรงงานจำนวนมากก็น่าใจหายนั้น เนื่องมาจากการขาดแคลนอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์รวมทั้งทหารญี่ปุ่นที่ดูแลการก่อสร้างยังดำเนินการทารุณกรรมต่อเชลยศึกและแรงงานพลเรือนด้วย

อาหารหลักสำหรับเชลยศึกได้แก่ข้าว กับผักแห้ง และปลาแห้งเพียงเล็กน้อยเท่านั้น การได้รับอาหารที่ไม่เพียงพอดังกล่าวส่งผลให้มีการค้าในตลาดมืดกับคนในท้องถิ่น สภาพการขาดแคลนอาหารนำไปสู่โรคภัยต่าง ๆ มากมาย รวมทั้งโรคเหน็บชา โรคขาดวิตามิน บี (ผิวหนังอักเสบ) เชลยศึกมีสุขภาพที่อ่อนแอและอยู่ในสภาพที่น่าเวทนาจึงล้มป่วยด้วยโรคมาลาเรีย โรคบิด อหิวาตกโรค และโรคแผลเน่าเปื่อย



เชลยศึกทำงานบนทางรถไฟสายไทย พม่า

เชลยศึกพักอาศัยอยู่ในกระท่อม
ไม้ไผ่หลังคามุงจาก มีสภาพที่
แออัด การปรุงอาหารและการ
จัดการสุขลักษณะภายใน
ค่ายพักนั้นล้าสมัยมาก
การขาดแคลนเสื่อน้ำและ
รองเท้าทำให้เสี่ยงต่อการ
เจ็บป่วยมากขึ้น

ในวินัยทหารของญี่ปุ่นมีข้อ
กำหนดในการพึงโทษโดยการ
ทำร้ายร่างกาย ดังนั้นเชลยศึก
จึงถูกเมียนมาตีหรือโบยด้วยแส้
พร้อมกับได้รับการลงโทษใน
รูปแบบอื่น ๆ จึงนับว่าเป็น
ห้วงเวลาที่เลวร้ายที่สุดในห้วง
การก่อสร้างรางรถไฟอย่างเร่งรีบ
ในคราวนั้น

สิ่งต่างๆที่แรงงานชาวเอเชียหรือ
ที่รู้จักกันในนามของ "โรมุชา"
(Romusha) ได้รับนั้นแย่ยิ่งกว่า
เชลยศึกเสียอีกเนื่องจากแรงงาน
พลเรือนเหล่านี้ไม่มีแพทย์ทหาร
(เสนารักษ์) คอยดูแลรักษา

องค์กร "วี" (V Organisation)

ประเทศไทยเป็นพันธมิตรกับ
ญี่ปุ่นโดยไม่สมัครใจ ดังนั้น
ชาวต่างชาติฝ่ายพันธมิตรที่อยู่
ในประเทศไทยจึงได้รับการ
ปฏิบัติอย่างดีจากคนไทย ซึ่งชาว
ต่างชาติที่อยู่ในประเทศไทย
เหล่านั้นมีความห่วงใยต่อความ
เป็นอยู่ของเชลยศึก จึงได้จัดตั้ง
องค์กร "วี (V)" ขึ้นมาโดยได้รับ
การสนับสนุนจากนักธุรกิจที่เป็น
กลาง รวมทั้งคนไทยที่เข้าใจต่อ
สถานการณ์ในขณะนั้น ซึ่ง
องค์กรวีได้แอบจัดส่งยาและ
อาหารแก่เชลยศึก



ช่องเขาโพนง (ช่องเขาขาด)

สันติภาพ และสภาพในภายหลัง สงคราม (Peace and After)

หลังจากการก่อสร้างรางรถไฟ
สายนี้เสร็จสิ้นลง เชลยศึกบางส่วน
ถูกส่งกลับไปยังสิงคโปร์
แต่บางส่วนก็ยังคงกักไว้ใน
ประเทศไทย เมื่อสงครามโลก
ครั้งที่ 2 จบลง เชลยศึกถูกส่ง
กลับพร้อมการดูแลรักษาอย่าง
เหมาะสม เชลยศึกจำนวนมาก
ฟื้นตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม จากประสบการณ์
ที่ได้พบพบเชลยศึกแทบทุกคน
ยังคงมีแผลในใจไปตลอดชีวิต
เชลยศึกที่เสียชีวิตตามเส้นทาง
ก่อสร้างรางรถไฟนั้น ได้รับการ
เก็บศพและนำไปทำพิธีฝังศพ
ให้ใหม่ ณ สุสานสงคราม
เครือจักรภพ (Commonwealth
War Graves Commission
Cemeteries) ที่ดินบุนซาฮัต
ประเทศพม่า สุสานซังโก
และสุสานกาญจนบุรี
ส่วนศพเชลยศึกชาวอเมริกันนั้น
ถูกส่งกลับไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา

พิพิธภัณฑ์อนุสรณ์สถานช่องเขาชาติ (Hellfire Pass Memorial Museum)



นาย เจ จี ทอมมอร์ริส
(J. G. Tom Morris)

การพัฒนาและบำรุงรักษาสถานที่ทางประวัติศาสตร์แห่งนี้เกิดจากความมุ่งมั่นของอดีตเชลยศึกชาวออสเตรเลีย คือ เจ จี ทอม มอร์ริส (J. G. Tom Morris)

เจ จี ทอม มอร์ริส เป็นหนึ่งในเชลยศึกและแรงงานพลเรือนนับหมื่นคนที่ทำงานในการก่อสร้างทางรถไฟสายมรณะไทย-พม่า แห่งนี้ ในทิวสงครามโลกครั้งที่ 2 ทอมสมัครเข้าเป็นทหารใน

เดือนกุมภาพันธ์ 2484 ขณะที่ยังอายุได้ 17 ปี เขาปฏิบัติหน้าที่ในชั้นยศสิบโท ในสังกัด บก. กองพลน้อยที่ 22 เขาถูกจับเป็นเชลยศึกที่สิงคโปร์ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2485 หลังจากนั้นเขาถูกกักกันให้อยู่ในฐานะเชลยศึกเป็นเวลาถึง 3 ปี ในกองกำลัง A (A-Force) งานส่วนใหญ่ที่เขาทำในช่วงที่เป็นเชลยศึกก็คือการก่อสร้างทางรถไฟไทย-พม่าสายนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าว ทอมถูกนำตัวไปกักขังไว้ในค่ายต่างๆ ถึง 10 ค่าย เป็นเหตุให้ต้องติดเชื้อมาลาเรีย และโรคบิด ต่อมาทอมได้ปฏิบัติงานในฐานะเจ้าหน้าที่เสนาธิการช่วยเหลือเชลยศึกคนอื่นๆ ณ ค่ายพญาบาลบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 55

เป็นเวลา 40 ปี หลังจากการทำงานก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ทอมได้ตกลงใจเดินทางกลับมายังประเทศไทย เพื่อหาที่ตั้งของจุด "ช่องเขาชาติ (Hellfire Pass)" ซึ่งในปี พ.ศ. 2527 นั้น

ทอมไม่เพียงแต่ประสบความสำเร็จในการกำหนดที่ตั้งของช่องเขาชาติที่ล้อมรอบด้วยป่าทึบเท่านั้น เขายังมีความประสงค์ที่จะบูรณะพื้นที่สำคัญนี้เพื่อระลึกถึงทุกคนที่ได้รับผลกระทบทุกข รวมถึงผู้ที่เสียชีวิตในระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้

ทอมได้นำเสนอข้อมูลต่อรัฐบาลออสเตรเลีย เพื่อรองรับและสร้างพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นแหล่งประวัติศาสตร์ ในระยะเริ่มแรกนั้น กองทุนที่ได้รับมาเมื่อปี พ.ศ. 2530 ถูกใช้ในการสร้างอนุสรณ์สถาน และเส้นทางเข้าสู่ช่องเขาชาติ ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 ได้รับกองทุนอีกครั้งและนำไปใช้สร้าง "พิพิธภัณฑ์อนุสรณ์สถานช่องเขาชาติ" รวมทั้งทางเดินพร้อมการแสดงข้อมูล พิพิธภัณฑ์ฯ เปิดให้เข้าชมอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2542 ปัจจุบันสถานที่แห่งนี้ได้ต้อนรับนักท่องเที่ยวมากกว่า 80,000 คนในแต่ละปี

การบริจาค (Donations)

การบริจาคให้อนุสรณ์สถานช่องเขาชาตินั้น สนับสนุนให้การดำเนินงานของอนุสรณ์สถานแห่งนี้สามารถดำเนินต่อไปได้

อนุสรณ์สถานแห่งนี้เป็นสิ่งที่แสดงถึงความอดทน และความเสียสละของเชลยศึกสัญชาติพันธมิตร และแรงงานพลเรือนชาวเอเชีย ผู้ซึ่งทนทุกข์ทรมาน

และเสียชีวิตบนทางรถไฟสายไทย-พม่า ในช่วงปี พ.ศ. 2484-2485 อนุสรณ์สถานแห่งนี้ยังเป็นสิ่งที่แสดงถึงความอดทนและความเสียสละของเชลยศึกฝ่ายพันธมิตร ณ ที่ต่างๆ ทั้งทั้งภูมิภาคแปซิฟิกในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

อนุสรณ์สถานช่องเขาชาติให้ความรู้ในด้านต่างๆ ต่อทั้งชาวไทยและชาวออสเตรเลียที่มาเยี่ยมชม รวมทั้งชาวต่างชาติอื่นๆ ด้วย และยังเป็นสัญลักษณ์ที่ยั่งยืนของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย-

ออสเตรเลียและชาติอื่นๆ ที่มีชนในชาติตนต้องเข้าร่วมในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ สำนักงานสุสานสงครามแห่งออสเตรเลีย (The Office of Australian War Graves) เป็นหน่วยงานที่ดำเนินการด้านบัญชีสำหรับการรับบริจาค นอกจากนี้ยังมีกล่องรับบริจาคตั้งอยู่บริเวณทางเข้าของอาคารพิพิธภัณฑ์ ทานที่สนใจบริจาคสามารถแจ้งความประสงค์เฉพาะต่อเจ้าหน้าที่ของพิพิธภัณฑ์ได้